

Liaison CFF Lausanne-Genève

Une nuit sous haute tension à Tolochenaz

Récit d'une interruption du trafic ferroviaire sans précédent. Patrick Michaud revient sur ce mardi 9 novembre, quand le sol s'est affaissé sous les voies à l'heure de pointe.



Arrêt
À 17 h 10, mardi 9 novembre, le trafic est complètement interrompu sur la ligne ferroviaire qui relie Lausanne à Genève. Un affaissement du ballast a été repéré à la hauteur de Tolochenaz. Des milliers de voyageurs sont bloqués durant plusieurs heures. Les travaux pour tenter de combler le trou et stabiliser le sol sont directement entrepris. KEYSTONE/GUI-RAUD



Sur place

«J'ai tout de suite appelé pour arrêter les trains»

C'est lui qui a découvert le trou et donné l'alerte. Olivier Desjardin est chef sécurité chez Transsicura (anciennement Securitrans), filiale des CFF chargée de veiller au chantier de forage sous la ligne ferroviaire à Tolochenaz. Le 9 novembre, l'entreprise Energie 360°, société qui appartient à la Ville de Zurich, creuse une galerie sous les voies, dans le cadre d'un projet de chauffage à distance. Une opération validée par les CFF. Selon les règles de l'Office fédéral des transports, toute intervention à moins de 5 mètres des voies doit faire l'objet d'une évaluation des risques.

«J'ai trouvé une lampe de poche et je suis allé inspecter cet effondrement. Je me suis vite aperçu qu'il s'étendait largement sous les voies.»



«Ce jour-là, j'avais la responsabilité de surveiller la stabilité des voies durant le forage, raconte Olivier Desjardin. Une équipe de géomètres m'accompagnait.» L'état des voies a été contrôlé avant le début du forage à 7 h du matin. Une opération qui a été répétée toutes les deux heures durant la journée.

«Lors du dernier contrôle, vers 17 h, nous avons remarqué un trou entre les deux voies. J'ai immédiatement mis les géomètres en sécurité et j'ai averti le chef de circulation au centre d'exploitation des CFF de Lausanne.»

Dans un premier temps, une procédure de «marche à vue» est mise en place. Celle-ci fixe la vitesse maximale des trains à 40 km/h. «J'ai trouvé une lampe de poche et je suis allé inspecter cet effondrement. Je me suis vite aperçu qu'il s'étendait largement sous les voies. Dans ce genre de situation, on ne réfléchit pas. J'ai tout de suite appelé le chef de circulation pour arrêter les trains.» **RBO**

Renaud Bournoud

Mardi 9 novembre en soirée, des milliers des pendulaires pointent sur les quais entre Lausanne et Genève. Un affaissement du ballast a été repéré à la hauteur de Tolochenaz. L'un des pires cauchemars des CFF se réalise: la ligne ferroviaire la plus surchargée du pays est interrompue pour une durée indéterminée. Le retour à une cadence presque normale sur cet axe n'a pu se faire que le 24 novembre.

Que faire quand l'unique liaison entre Lausanne et Genève est stoppée net par un trou à l'heure de pointe? Patrick Michaud a dû résoudre en direct cette équation insoluble. Le chef d'exploitation CFF pour la Suisse romande a pris la tête de l'état-major de crise dans les premières heures du chaos. Il raconte une soirée et une nuit sous haute tension.

17.10 «On nous annonce une irrégularité sur la voie à la hauteur de Tolochenaz, un trou.» À cette heure-là, il y a quelque 10'000 passagers coincés entre Lausanne et Genève. «C'est le pire moment: les trains sont pleins et nos bureaux se vident. Plusieurs de mes collaborateurs sont d'ailleurs bloqués dans les trains.»

17.45 «On nous annonce que le trou ne fait plus 3 mètres sur 3, mais que c'est une caverne. On comprend tout de suite que plus aucun train ne circulera avant le lendemain matin. Dans le meilleur des cas.»

18.00 Il y a maintenant environ 15'000 personnes bloquées entre Lausanne et Genève. Les CFF s'activent pour trouver des bus de substitution. «Mais c'est aussi le rush pour les autres compagnies de transports. À 18 h, je n'ai qu'un



Patrick Michaud
Chef d'exploitation CFF pour la Suisse romande

seul bus à disposition. Il en faut 60 pour transporter 12'000 personnes dans un délai raisonnable. On garde notre seul bus. On ne veut pas l'envoyer à Morges afin de ne pas déclencher un mouvement de foule.»

18.15 La mise en place d'un système de rebroussement des trains régionaux à Morges et à Allaman a pour effet d'amener toujours plus de gens dans ces deux gares. «J'appelle mes collègues des autres entreprises de transports pour leur dire que là, vraiment, il y a une

grosse casse. Il me faut des bus, quitte à dégarner des lignes régulières.»

19.00 L'état-major de crise se réunit dans la salle qui jouxte le centre d'exploitation CFF, à l'avenue de la Gare à Lausanne. «On cherche des solutions pour transporter les gens et les marchandises. Il faut aussi penser à assurer l'entretien et le nettoyage des trains, trouver où les garer, etc.» Les CFF rappellent des mécanos pour remplacer ceux qui sont coincés par l'interruption de la ligne Lausanne-Genève.

19.30 «On a 35 bus à disposition, ce qui permet la mise en place d'une navette entre Morges et Allaman.» Les véhicules sont fournis, notamment, par les TL, TPG et MBC (soit les transports lausannois, genevois et

morgiens). «C'est fort, lorsque vous voyez vos collègues dégarner leurs lignes pour vous venir en aide.» Moins de deux heures et demie après la découverte du trou, il est à nouveau possible de transiter entre Lausanne et Genève. «Même si, bien sûr, cela reste encore chaotique pour les clients.»

20.00 Le trou à Tolochenaz commence à être comblé. Un train de ballast qui attendait en gare de Renens est détourné.

21.00 L'état-major de crise est renforcé par l'arrivée de l'état-major cantonal de conduite (EMCC) et la police cantonale. Il faut aussi gérer des problèmes sur les routes et notamment sur l'autoroute qui est surchargée. «Durant cette séance de crise, on apprend que l'on pourra

circuler à vitesse réduite sur une voie, dès le lendemain matin.» Cela correspond à un tiers de l'offre normale.

21.30 «La police nous remonte l'information que les gares sont calmes. Les gens ont trouvé une solution pour rentrer chez eux. C'est un ouf de soulagement. Il n'y a pas besoin de mettre en place un hébergement d'urgence dans des abris PCI. Je comprends bien que quatre heures d'attente, c'est long pour notre clientèle, mais dans ce laps de temps, nous avons réussi à passer d'une situation sans aucun train à une offre structurée.»

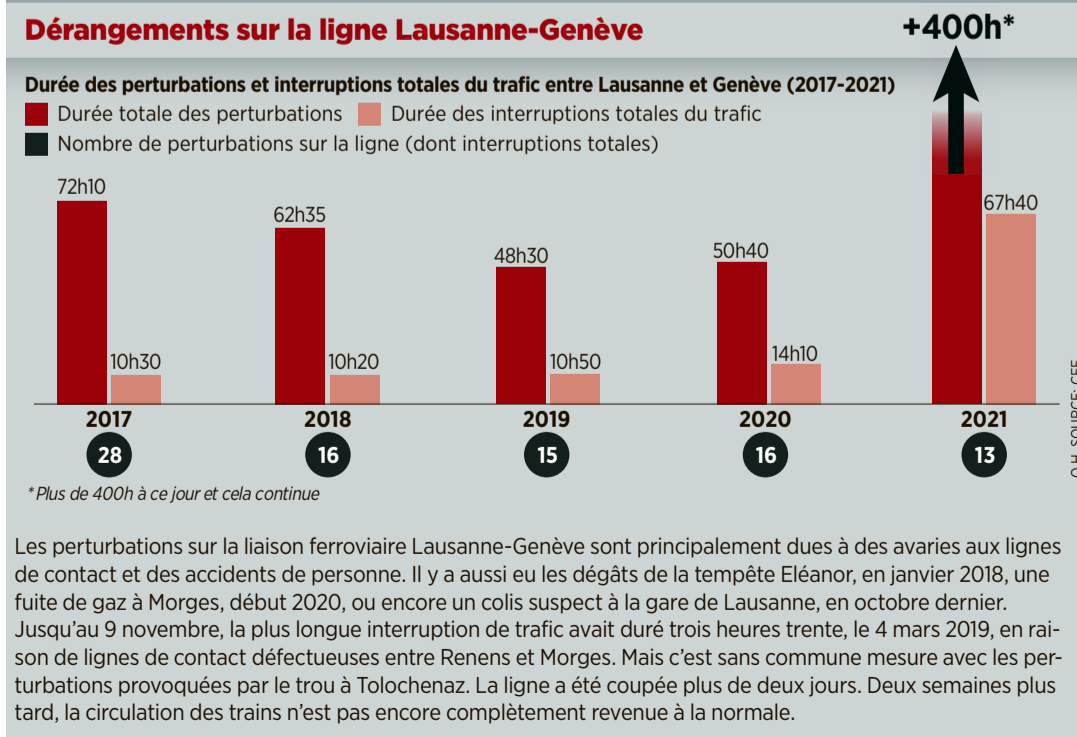
Nuit Les heures avant la reprise partielle du trafic sont consacrées à la planification de l'offre réduite. Il faut également plancher sur des solutions pour le fret. La Poste décide de livrer par la route depuis son centre de Daillens.

04.00 «On nous rend une voie.» Quelques trains de fret circulent sur le fameux tronçon pour le tasser. Deux trains voyageurs relieront Lausanne à Genève.

05.00 «On découvre un deuxième trou.» La navette de bus entre Morges et Allaman est déjà en place. «Pour les clients, ce n'est pas idéal, cela rallonge de trente à cinquante minutes le trajet. Mais au moins il y a quelque chose qui fonctionne comme solution alternative d'urgence.»

07.00 L'état-major de crise au niveau Suisse prend la relève. «On a tenu la barre durant douze heures.»

07.30 «Nous sommes passés d'une situation de crise à une situation d'offre dégradée, mais sous contrôle. Je vais me coucher.»



Les perturbations sur la liaison ferroviaire Lausanne-Genève sont principalement dues à des avaries aux lignes de contact et des accidents de personne. Il y a aussi eu les dégâts de la tempête Eléonor, en janvier 2018, une fuite de gaz à Morges, début 2020, ou encore un colis suspect à la gare de Lausanne, en octobre dernier. Jusqu'au 9 novembre, la plus longue interruption de trafic avait duré trois heures trente, le 4 mars 2019, en raison de lignes de contact défectueuses entre Renens et Morges. Mais c'est sans commune mesure avec les perturbations provoquées par le trou à Tolochenaz. La ligne a été coupée plus de deux jours. Deux semaines plus tard, la circulation des trains n'est pas encore complètement revenue à la normale.